Library

U. S. OFFICIALS ONLY

CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1A2g

COUNTRY: Turkey [redacted]

SUBJECT: Farm Machinery Requirements of Turkish Agriculture.

DATE 24 July 53

25X1A6a

PLACE ACQUIRED: [redacted]

DATE ACQUIRED: Dec 51

SUPPLEMENT TO:

RESPONSIVE TO:

This document contains information affecting the national defense of the United States, within the meaning of Title 18, Section 793 and 794, of the U. S. Code, as amended. Its transmission or revelation of its contents to or receipt by an unauthorized person is prohibited by law. The reproduction of this report is prohibited.

This UNEVALUATED INFORMATION is supplied for the possible interest of your analysts. It does not warrant dissemination by [redacted]. 25X1A2g

25X1X6

[redacted]

25X1A9a

[redacted]

1. The people
   a. Their mode of living
   b. Their customs
   c. Their background in the use of machinery
2. Geography and topography
3. Rainfall and climate
4. Soils
5. Crops
6. Size of farms
7. Transportation
8. Fuels
9. Suitability of our US equipment

RETURN TO CIA LIBRARY

[Available on loan in the CIA library is that described attached report.]

- e n d -

U. S. OFFICIALS ONLY

CONFIDENTIAL

SECURITY INFORMATION

This unevaluated information for US Officials Only is supplied for the possible interest of your analysis. It does not warrant dissemination by [redacted] 25X1A2g

This report is for the use within the USA of CIA and the Intelligence components of State, Army, Navy, AEC and FBI. It is not to be transmitted overseas without the concurrence of the originating office through the Assistant Director of the Office of Collection and Dissemination, CIA.

In thinking of the farm machinery requirements of any country, we must first consider:

1. The people
   a. Their mode of living
   b. Their customs
   c. Their background in the use of machinery
2. Geography and topography
3. Rainfall and climate
4. Soils
5. Crops
6. Size of farms
7. Transportation
8. Fuels
9. Suitability of our equipment

22368

The People

Why should the people of a country be listed as the first consideration in farm machinery requirements? The first and obvious answer is; the people buy the machinery.

The country of Turkey has no factories to manufacture power equipment. There are a few government operated factories that make wagons, walking plows and harrows. They have within the past six months started making arrangements to manufacture some horsedrawn grain drills. Many small private shops make hand tools and threshing sleds. Therefore, they buy power machinery from other countries, generally, wherever they can get it, regardless of quality. Of course, if they can get machinery of good quality they are happy. If they cannot get quality machinery, they must take what is available. They like American machinery and prefer it, especially tractors over other sources.

Mode of Living: In most of the Near East Countries, the people live in closely consolidated villages. They go from the village each day to work the land. In some cases the distance may not be far, but in others the distance may be several miles. The peasant farmer rarely has any buildings on his farm land, consequently, if he uses a tractor, it is driven to and from the village each day. Tractor equipment such as plows, harrows and drills are drawn back and forth from the village to the farm. This practice results in much wear and breakage. In many cases where the Turkish farmer has a crop that can be easily harvested in the night, he builds a small sleeping scaffold and camps with this crop until it is harvested. If for some reason he cannot bring his tractor and equipment back to the village at night, he will camp with it. Should your car break down while traveling, someone stays with it until repairs are made. This may mean several days or a week.

Customs: Where people have lived for generations and even centuries without many outside contacts and influences, traditions and customs become rather binding. Should someone suggest a change in methods he will very likely be told, "It is not the custom to do it that way". For example, all cotton planters used with tractors in Turkey are mostly of the horsedrawn corn-drill type. They are trailed behind the tractor in mostly two-row units. In a few cases two units have been connected to make a four-row unit. I asked if any farmer had tried a tractor-mounted type. I was told that one farmer in the area had tried one with poor results, and further more, it was not the custom to plant cotton with such equipment. A very short usage of a method may establish a custom. In another case, I stopped where a group of village people were using sleds and hand tools for threshing and winnowing their wheat. I ask if they would like to have a small thresher so they could thresh their grain in two or three days instead of the weeks it took them to do the job. The answer was, "What would I do then?" I didn't have an answer to that one, so I assumed he was satisfied with his sled. As a whole, however, a Turkish farmer is eager to own a tractor. The ownership of a tractor elevates his standing among his fellow villagers.

25X1X6

When using animal-drawn equipment, it is the Turkish custom to have someone either lead or drive the animals so plowman or operator can give all his attention to guiding the tool. All animal-drawn tools need gauge wheels or tongue trucks to regulate the depth, support and balance the tool. Adjusting the line of draft is little understood.

Background in the Use of Machinery: From the operational standpoint it is a long jump from behind the wooden plow to the tractor seat. Such an individual does not even know how to steer the tractor. He is lost when you start talking about maintenance. His education and training must start with the minutest details of operation. This means from the ignition switch, steering and gear shifting. Then, when you start talking about air cleaners, oil filters, valve and clearance of the distributor and spark-plug points and other maintenance features, it is hard for the former follower of the wooden plow to understand. Tell him to change the oil in the tractor crankcase after many hours or days of operation. He may or may not change it, even though, you explain about oil becoming dirty in the crankcase. He wonders how it can get dirty when it is all closed up. When telling him to drain the oil from the engine crankcase, you must also tell him not to put any of this drained out oil back into it at anytime.

When tractor equipment is considered, the training must start from the simplest adjustments. The wooden plowman knows nothing about the vertical and horizontal lines of pull. After he has been taught to shift gears and steer the tractor, he can hitch on to the plow, but the kind of plowing job done would not likely win in an American plowing contest.

Therefore, from the above it can be seen that the people of a country must be considered in application of American machinery. Mr. Bernar Nahum, Manager of Koc Ticaret of Ankara gives the Turks viewpoint as follows:

"To see in so big and undreamed quantities American agricultural machinery in my country gives me a new sense of economical security for the following reasons:"

(1) "Better and larger crops due to the fact that they will permit plowing, tilling, seeding and harvesting in due time larger acreage."

(2) "Possibility of export of our crop which will balance or even put our country in the black in our international trade balance."

(3) "Education of our farmers to modern agricultural methods, which will bring them to jump from a very primitive type of farming to an up-to-date one."

(4) "A sense of responsibility that we have to play our part in the international recovery by exporting our food products to relieve the burden of other less agriculturally blessed countries of Europe and the Near East."

(5) "The desire to see machinery kept in ship shape working condition, well maintained, serviced, greased, oiled so that the maximum and lengthy rentability can be obtained from them."

(6) "The conviction that thanks to this machinery the standard of living of our farmers will rapidly grow from a 10th century state to a 19th century American farmers standard. To be more optimist would be, in my mind, foolishness."

Topography

The topography of Turkey is largely mountainous. Only 20 per cent is considered suitable for crop production. A large part of this must be alternately cropped and fallowed. The agricultural lands consists of coastal deltas, mountain valleys and sub-humid plains in Central Turkey and on the Syrian border. Along the Eastern Black Sea Coast, mountains slopes of 45° and greater are intensively cultivated. They told us that field workers in this area needed ropes for safety. One end would be tied to a rock or tree up the slope and the other about the worker's waist. Modern tractors would hardly be suitable for such fields. The broad mountain valleys, the delta areas and the plains are suitable for tractor operation.

Rainfall and Climate

Mountain ranges paralleling the shore lines of the Mediterranean, Aegean, Marmara and Black Seas limits the annual rainfall of Central, Eastern, and Southwest Turkey. The Anatolian Plateau, the "breadbasket" of Turkey has an annual rainfall of 18 to 20 inches. The rainfall for seacoast points ranges from 30 to 50 inches. Riza on the Black Sea in Northeastern Turkey has a rainfall of 100 inches. Most of the timber in Turkey is found in the seacoast mountain ranges. Central, Eastern and Southwestern Turkey has little or no timber.

Maximum temperatures ranges from 90°F. at Kars, high in the mountains of the East to 114 at Urfa on the Syrian border. Temperatures in the Anatolian Plateau sometimes goes as high as 100 degrees. Ankara has an average temperature of about 55°F. The average July temperature for Ankara is 73°F. At Izmir on the Aegean Sea, the average January temperature is 46°F. while for July it is about 80°F. In Central Turkey the summer days maybe quite warm, but the nights are cool enough for a heavy blanket.

The length of the frost free days ranges from 85 at Kars in the mountains of the East to 287 at Antalya on the Mediterranean Sea Coast.

Soils

In general, the soils of Turkey vary from a light clay loam to a heavy clay loam. One report on the soils of Turkey states, "Strange to say there is little or no sandy soil in Turkey". These clay soils have been tilled for centuries with very little crop residue returned for humus. Most residue, such as wheat straw, is used for fuel. The soil is soft and sticky when wet but hard and lumpy when dry.

Crops

The principal field crops grown are cereals, cotton, tobacco, corn, sugar beets, potatoes and some oil seed crops. Fruits and nuts consists of figs, grapes, hazel nuts and pistachios.

Size of Farms

Turkey has a land area comparable with Texas and Oklahoma. About 80 per cent of the 21 million population is classed as farmers. It is estimated that Turkey has 2 1/2 million farms averaging in size around six acres. Many land owners have several small plots of ground scattered about the village. The small size farms create an additional problem for power farming. The larger size farms are located in South Turkey in the cotton growing areas.

Transportation

There are a few main hard surfaced (crushed rock) roads in the country. Only a small number of the 40 thousand villages have access to these roads. In the winter local roads to most villages are impossible for cars and trucks. Most farmers of Western Turkey have wagons, but there are almost none in the Eastern sections. Donkeys, camels and the human back are the principal means of moving farm produce. Many areas can produce abundantly but poor transportation facilities make outside marketing practically impossible.

Some sugar beets and wheat are shipped by rail. Ships serve the coastal areas but dock facilities are rarely available. Most produce is loaded onto and off the ships from row boats or scows. There is no refrigeration for trucks, railway cars or ships. A refrigerated home is a luxury of the wealthy is a luxury and is a rarity in food stores.

Fuels

Most of the liquid fuels, gasoline and diesel, in the Near East Countries are supplied from the Asiatic oil fields and refineries. The

crude oil contains some sulphur and so does the refined products. Consequently, there is rapid deterioration of various parts of internal combustion engines. It makes necessary frequent over-hauls of diesel injector systems.

I visited one state farm where there were two comparatively new European made tractors equipped with Diesel engines. The tractors were useless because the injector systems had failed.

Suitability of American Equipment

Under this heading I will venture to ask one question. When an American factory receives an order from a foreign country, does the sales division consider all of the factors discussed above?

In partial answer to this question, I will quote from an article in the December issue of The Cotton Gin and Oil Mill Press by M. Neumunz who recently visited Western Turkey. He stated, "Here the Marshall Plan has been of great assistance, and I was amazed at the large number of tractors and agricultural implements to be seen in the fields. German manufacturers and equipment were always liked in Turkey, and they are rapidly gaining their former lead and supremacy". The reason, he said, was explained by one of his English friends as follows:

"Supposing your machine has a round handle. The average Turkish buyer will look it over carefully and then, for argument's sake, and also to get a better buy, may suggest that a square handle would be better and more to his liking. The German salesman will at once agree to this suggestion, and accept the order for the particular equipment with a square handle. His English competitor will shake or scratch his head and point out that they might furnish the square handle, but delivery would be perhaps one year."

"If such a suggestion were made to an American salesman as representative, the answer would be,'Take our standard machine which happens to be fitted with a round handle or go to H---.'"

Another point is worthy of mention along this line. It was noticed that all decals and instructional tags on American made equipment were in English print. Now, so far as the Turkish buyer is concerned, the factory could just as well save themselves this cost. There are some nice illustrations in the instruction manuals sent with the equipment, but the English printed matter is worthless. Several of the importing agencies were having some of the tractor manuals translated and printed in the Turkish language, I'm sure at their own expense.

Mr. Neumunz could well have added that the attitude of some American farm equipment companies selling machinery in Turkey is simply to sell. They assume the attitude, "Here's the equipment, it's yours to use if you can find out how to operate it".

Farm Machinery Requirements of Turkey

In general the power and machinery requirements of Turkish agriculture can be divided into three phases, namely: seedbed preparation, seeding and harvesting.

Seedbed Preparations: The first step in seedbed preparation, of course, is the breaking or plowing of the soil. From the days of Noah, the Turkish farmer has used the wooden plow, and there are hundreds of thousands still in use. The "foot" with a metal nose is set almost flat. It, therefore, lifts and stirs the soil without turning a furrow slice. The soil is left more or less lumpy and cloddy.

Most American and European agriculturists regard the wooden plow as a tool that should be regulated to the museum. But, as it only stirs the soil, it embodies the fundamental principles of the chisel plow advocated as one of the most advanced methods of culture in American agriculture.

I suggested that the Turkish government introduce some chisel plows, but the officials said they had not been tried under their conditions. How will they ever know unless they test them? They, however, regard the field cultivator as an excellent tool. They feel that to make progress with tractor power they need moldboard and disk plows.

I observed that all moldboard plows shipped by American factories, both from the United States and Canada, were equipped with general purpose or stubble type bottoms. I saw a number of these in use and I cannot recall seeing a single one that was scouring. At one state farm where they were using about 30 three bottom moldboard tractor plows, the soil had built up to 2 1/2 inches on the surface. The plows were doing nothing but pushing the soil aside and leaving it in big lumps.

Plow designers use to call the Texas blackland soils a "pusher" type. The designers tried many materials and shapes of bottoms and finally came up with what is known as the Texas Blackland Bottom. After explaining to the Turks the similarity of the Turkish and Texas soils, I got them to order a few of the blackland bottoms. To date, I have not obtained a report on their performance.

More than 3,000 one-way plows have been shipped to Turkey, but the Turkish farmer complains that they do not break the soil as deep as he wishes. He has difficulty in adjusting it to obtain good performance. If he has a chance to choose, he will take the standard moldboard or disk plow.

American designed disk plows are well liked in Turkey. The Turkish farmer, however, knows nothing of setting either the vertical or horizontal angles of the disks to suit the soil conditions. He uses it as he gets it. The scrapers are a puzzle and are more often reversed and sticking up in the air rather than set against the disk. If the scraper is not properly set, the soil will collect on the disk, build up between the disk and the scraper.

Correct hitching to make the plow cut its full width and adjustments for uniform depth of all bottoms are the Turkish farmers main plow problems. He doesn't understand about sealed, greased-packing bearings. You tell him to grease all bearings but the sealed bearing has no fitting, so if he can, he may bore a hole and put in a fitting.

The Turkish farmer can fully appreciate the use of the disk harrow for seedbed preparation, but he has not learned the benefits to be obtained from the rod weeder for weed control on fallow lands.

<u>Seeding</u>: As a whole, few Turkish farmers have grain drills. They do not like the direct connected tractor grain drill as well as they do a drill that is equipped with a tongue truck and an auxiliary steering device. Recent experiments have shown that granular fertilizers will give higher yields, so now, most farmers prefer drills with fertilizer attachments. It is estimated that by good seedbed preparation and seeding with a grain drill, the yields of wheat can be increased by 25 per cent.

If permitted, many Turkish farmers will buy a tractor and no tools to use with it. Therefore, it was necessary to make it mandatory that when he buys a tractor he also must buy, at least, a plow, harrow and drill.

In planting row crops the Turkish farmer believes that close row spacing will give the highest yields. Consequently, in planting cotton and corn, he will generally space his rows 20 to 24 inches apart. If he uses a two-row planter, he will plant and then double back and plant in between the first planted rows. As he uses a trailing type planter, the rows are curved near the ends because he does not want to give up enough land to permit normal turning.

<u>Harvesting</u>: It is estimated that better than 95 per cent of the cereals grown in Turkey are harvested with the hand scythe and threshed by means of a stone studded sled. There are comparatively few stationary grain threshers in use. No threshing machine is acceptable unless it is equipped with a straw cutter or bruiser. The Turkish farm[redacted] uses all his grain straw for livestock feed and he firmly believes his stock will not eat the straw unless it is chopped up. The finer the better. The straw bruisers on the threshing machine does not chop the straw as fine as the sled grinds it.

Some small two-wheel portable threshers equipped with an auxiliary engine were introduced. The Turks complained they did not get the capacity claimed. This could be attributed, to some extent, to irregular feeding and to the possibility that straw bruisers were ordered as extras without specifying the higher horsepower engine. It is felt that a small thresher equipped with engine would be suitable for villages as it can easily be moved from one village to another where no tractor power may be available.

The Turkish cereal farmer prefers the self-propelled combine over the pull type combine. This has been somewhat influenced by the fact that all state farms use self-propelled machines. On the other hand, the maneuverability of the self-propelled machine is more suitable

to the rough and irregularly shaped fields. The farmer will rake and collect the straw behind the combine and chop it up with his sled.

Hammer mills were recommended for this purpose, but only a few have been introduced.

Cultivation of Row Crops

The narrow spacing of the rows does not permit the use of tractor-mounted cultivators. I saw more tractor cultivators stored than in use. I saw one large cotton farmer who had placed a long bar across the drawbar and then hitched five horsedrawn, one-row garden type cultivators to the bar. Five men were guiding these cultivators. The large rubber tired tractor was being driven at a slow walking speed. There was a water boy and a foreman for the crew. So this was an eight-man crew for one tractor cultivator.

Tractors

When rubber tired wheel tractors were first introduced into Turkey, the farmers were prejudiced against them. They did not think they would have as much traction as steel wheels with lugs. Later when rubber tired trailers were introduced, he found he could use his tractor to pull the trailer to haul his produce and family to the larger villages on market days.

In certain areas where the soil is heavy clay, the crawler type tractor is best suited. For Central Turkey and most of the Anatolian Plateau, the wheel tractor is suitable.

Before the beginning of the Marshall Plan in Turkey, there were less than 1,000 tractors in the whole country and these were mostly of European make. Approximately, 7,000 American made (U.S. and Canada) tractors have been put in Turkey by the Marshall Plan. During the past few months, several thousand tractors have been purchased from European sources. Therefore, it is estimated that by June, 1952, there will be approximately 20,000 tractors in Turkey.

Even with this number of tractors, probably 95 per cent of the 2 1/2 million farm families will not receive benefits from them, largely because of their small land holdings.

A. G. Leverson, Farm Machinery Specialist in Turkey, estimates that within a short time the annual bill for parts, replacements and fuel will run around 32 million American dollars.

The puzzle is, where is the money coming from for the foreign exchange. Can they keep on buying new units and at the same time enough parts, fuel oil and tires to keep what they already have in running order?

此のリストは非常に参考になります 頂けたら…… 使用船 ク乙 VESSELS

貴方でも取ら……

広告しますからサービスに……

週刊 海事新報

發行所 海事新報社 東京都中央區寶町1丁目11番地 電話京橋(56)2693.5546.7468.7607 編集兼發行人 三厨 正

第51号 昭和28年5月18日(月曜日) 隔週発行 第155号 附録

外航配船一覧表

(禁無断転載)

定期船

註 1.運航者順不同 2.動静日附は出航日（最終港のみ到着日）

航路名	船名	運航者	船主	重量屯	神戸	横浜	比島	神戸	名古屋	清水	横浜	シスコ	ロス	パナマ	クリストバル	紐育	ボストン	費府	ボルチモア	紐育	紐育	ノーフォーク	H.ローズ	タンパ	ガルベストン	ヒューストン	N.オーリンズ	クリストバル	パナマ	ロス	横浜	神戸	大阪	広畑		備考
紐育	[illegible]	郵船	郵船	9,756	……	……	……	……	……	……	2/19	……	……	3/15	……	3/28	……	29	26	3/30	31	……	……	4/5	9	6	……	……	13	11	5/6	7	……	……	……	—
	[illegible]		協立汽船	10,433	……	……	……	2/26	……	……	3/1	3/15	16	26	……	4/6	7	9	13	4/14	15	……	……	……	4/26	……	23	……	5/1	11	6/2	5/27	……	……	……	29四日市
	[illegible]		郵船	9,794	2/25	……	3/1-13	20	21	22	3/25	4/10	12	21	……	4/29	……	5/2	……	5/5	6	……	……	……	15	……	12	……	19	27	6/15	18	……	……	……	—
	[illegible]		郵船	9,742	……	……	3/8-19	27	29	30	3/31	4/12	15	24	……	5/1	……	6	4	5/7	5/14	15	……	……	23	……	……	……	27	6/4	6/20	21	……	……	……	—
	[illegible]		東京船舶	10,137	……	……	3/18-4/1	4/16	13	12	4/11	5/2	4	14	……	5/23	24	27	29	5/30	6/7	10	……	……	19	……	……	……	29	7/4	7/22	23	……	……	……	—
	[illegible]		郵船	9,933	……	4/7	4/12-19	27	28	29	5/2	5/14	15	23	……	5/30	31	6/2	4	6/6	6/10	……	……	……	19	……	……	……	23	7/1	8/17	18	……	……	……	—
	[illegible]		山本汽船	10,447	……	4/18	24-5/5	12	13	14	5/16	31	6/2	13	……	6/28	29	7/1	3	7/5	7/6	28	……	……	7/15	……	……	……	20	30	7/18	19	……	……	……	—
	[illegible]		八馬汽船	10,049	……	與5/9	15-24	31	6/1	2	6/14	17	18	27	……	7/7	8	9	12	7/14	15	……	……	……	24	……	……	……	29	8/7	8/23	24	……	……	……	—
	[illegible]		岡田船	10,494	5/14	……	19-6/2	10	11	12	6/15	29	7/1	10	……	7/24	26	28	24	7/31	8/2	……	……	……	13	……	……	……	18	30	9/17	18	……	……	……	7.30ノーフォーク

[illegible]

註① 5/51神戸起し,上欄以外の[illegible]

定期船 (續)

盤谷

船名	運航者	船主	重量屯	門司	横浜	清水	名古屋	大阪	神戸	門司	香港	コーシチャン	盤谷						復航	備考
栗正	郵船	正福汽	4,997	……	5/22	23	24	26	27	5/28	6/3	……	6/9	……	……	……	……	……	6/14盤谷 16コーシチヤン 6.27 内地	—
千早	商船	商船	5,362	5/15	5/24	……	21	20	18	……	……	6/7	6/9	……	……	……	……	……		—
寶隆	三井	岩谷汽	6,802	……	4/21	21	22	24	26	4/28	5/4	……	5/10	……	……	……	……	……	5/17 盤谷発 21 コーシチヤン 6/11歸着	—
雪川	川崎	川崎	6,741	……	4/15	17	18	19	20	4/22	5/1	……	5/8	……	……	……	……	……	盤谷/内地(米)5.23歸着	揚切後合入渠2週間
関西	関西	関西汽	5,522	……	4/14	……	15	17	19	4/20	……	5/1	5/2	……	……	……	……	……	コーシチヤン/内地(米)5.7 歸着	次航津久見/釜山(セメント)
宮島	飯野	内外海運	5,664	……	3/18	……	19	24	23	3/27	4/9	4/9	4/12	……	……	……	……	……		—

ネシア

船名	運航者	船主	重量屯	横浜	清水	名古屋	大阪	神戸	門司	長崎	香港	マニラ	ジヤカルタ	チエリボン	サマラン	スラバヤ	マカツサル	ピンタン	星港	香港	復航	備考
日昌	東京船舶	東京船舶	8,814	3/20	29	25	30	4/2	……	……	7	……	18	19	20	23	26	……	……	……	スラバヤ/内地(スクラツプ)5.23 歸着	—
東京	東京船舶	東京船舶	8,314	3/10	……	……	4/11	14	4/15	……	24	……	5/7	……	8	10	13	……	……	……	スラバヤ/内地(スクラツプ)6.10 歸着	—
ジヤカルタ	東京船舶	東京船舶	10,920	4/24	……	26	29	5/1	5/3	……	10	……	22	23	24	27	30	……	……	……	ピンタン/内地(ボーキ)6.中歸着	—
京都	東京船舶	東京船舶	9,286	5/24	……	26	30	6/4	……	……	9	……	19	……	21	23	26	……	……	……	ピンタン/内地(ボーキ)7.中歸着	
サマラン	東京船舶	東京船舶	6,516	……	……	……	6/13	16	……	……	27	……	6/6	……	7	9	16	……	……	……	スラバヤ/内地(スクラツプ)7.中歸着	5.19 津久見

台湾・沖縄

	船名	運航者	船主	重量屯	東京	横浜	清水	名古屋	大阪	神戸	門司	長崎	鹿児島	名瀬	基隆	那覇	名瀬	鹿児島	大阪	横浜	神戸	備考
台湾	御影	商船	武庫汽	4,155	……	……	……	……	5/10	14	……	……	……	……	5/18-23	……	……	……	23	……	5/23	—
台湾	宝蘭	郵船	郵船	3,733	……	……	……	……	5/22	23	……	……	……	……	5/29	……	……	……	……	……	6/1	—
沖縄	千歳	郵船	郵船	3,246	5/19	20	……	21	5/23	24	25	26	27	28	……	5/29-6/1	2	……	……	6/5	……	—
沖縄	生田	商船	日本塩回送	3,011	5/14	14	……	……	……	17	18	……	……	20	……	21-23	24	……	……	……	……	28日東京着
沖縄	白雲	商船	商船	2,060	……	……	……	……	5/18	19	……	……	22	23	……	24-26	27	28	30	……	30	—
沖縄	十勝山	三井	三井	2,726	……	5/12	22	23	25	26	……	……	28	30	……	31-6/4	……	……	……	……	……	—
沖縄	高雄山	三井	三井	3,045	……	6/8	10	12	14	15	……	……	18	19	……	20-22	……	……	……	……	……	—
沖縄	銀星	山下	大平汽	2,907	4/10	9	……	……	13	……	15	……	18	……	……	20-27	30	……	……	……	……	今航後笠戸中檢2週間
沖縄	第18多[illegible]	山下	八馬汽	1,539	……	……	……	……	5/5	4	……	……	8	……	……	10	……	……	……	……	……	4.14 油津 17佃島 25馬天
沖縄	金星	山下	山下	4,305	5/11	……	……	……	5/15	……	17	……	19	……	……	21	……	……	……	……	……	—
沖縄	東光	日本海汽	日本海汽	2,433	5/3	5/2	……	……	5	5/6	……	……	……	……	……	12	……	……	……	5/15	……	—
沖縄	浦賀	日本海汽	日本海汽	3,049	5/9	5/8	……	……	11	9	5/14	……	……	……	……	16-19	……	……	……	……	5/24	—
沖縄	黒潮	関西汽	関西汽	GT1,467	……	……	……	……	……	5/21	……	……	23	24	……	15	17	……	……	……	9	—
沖縄	新興	関西汽	関西汽	4,100	……	4/21	……	23	25	26	28	……	5/2	3	……	4	(名古屋25日)	……	5/29	……	……	那覇より比島向(ラワン材)

不定期船

(運航者順不同, 太字船名は油送船)

運航者	船名	船主	重量屯	今航 積地	今航 揚地	今航 積荷	今航 動靜	次航 積地	次航 揚地	次航 積荷	摘要
三井船舶	有馬山	三井	10,522	タコマ	横浜	小麦	5.20歸着	(未定)	—	—	
三井船舶	大江山	三井	10,816	ズングン	内地	鉄鉱石	5.18玉発	(未定)	—	—	
三井船舶	[illegible]知山	三井	6,382	マリンズケ	八幡	鉄鉱石	5.15玉発	(未定)	—	—	
三井船舶	[illegible]羽山	三井	19,400	—	—	—	—	(未定)	—	—	玉入渠中18日出渠
三井船舶	[illegible]	岩谷汽	6,566	マリンズケ	釜石	鉄鉱石	5.3三池發	キヤンファ	内地	石炭	(定傭)
三井船舶	和陽川	馬場汽	11,172	ロングビーチ	伏木・三池	石油コークス	5.14歸着	北米	芝浦	木材	(定傭)
三井船舶	利根川	東洋海	10,589	—	—	—	—	(未定)	—	—	(定傭) 入渠中
三井船舶	富士川	東洋海	6,356	ビスリグ	東京・名古屋	木材	5.13歸着	(未定)	—	—	(定傭) 揚切後玉入渠
三井船舶	陽興	大洋興	10,594	マカテア	新潟	燐鉱石	5.15歸着	ララツプ	八幡	鉄鉱石	(定傭)
三井船舶	那智山	大洋興	7,110	モールメイン	沖縄	米	5.21揚地着	ニューカレドニア	宮津	ニツケル鉱	(定傭)
三井船舶	明優	明治海	10,561	マカテア	内地	燐鉱石	6.1歸着	(未定)	—	—	(定傭) 揚切後入渠
三井船舶	明天	明治海	5,522	マリンズケ	尼ケ崎	鉄鉱石	5.20積地着	(未定)	—	—	(定傭)
三井船舶	乾國	乾汽	11,087	マカテア	内地	燐鉱石	5.17積地着	(未定)	—	—	(受託)
三井船舶	乾隆	乾汽	7,247	レムニア	川崎	ボーキ	5.13レムニア発	(未定)	—	—	(受託)
三井船舶	乾瑞	乾汽	7,380	レムニア	新居浜	ボーキ	5.17歸着	ホンゲイ	内地	無煙炭	(受託)
三井船舶	乾栄	乾汽	9,190	イリガンビスリグ	名古屋	木材	5.13横浜発	(未定)	—	—	(受託)
三井船舶	乾洋	乾汽	10,585	B.C.	内地	小麦	5.13名古屋発	(未定)	—	—	(受託)
三井船舶	乾坤	乾汽	8,970	レムニア	清水	ボーキ	5.21歸着	(未定)	—	—	(受託)
三井船舶	[illegible]彦	板谷商船	10,822	マカテア	内地	燐鉱石	5.14積地発	ズングン	内地	鉄鉱石	(定傭)
三井船舶	米山	板谷商船	10,395	ズングン	八幡	鉄鉱石	5.13門司着	ララツプ	内地	鉄鉱石	(定傭)
三井船舶	那岐山	隆昌海	6,496	ビルマ	大阪	米	5.14歸着	ニューカレドニア	宮津	ニツケル鉱	(定傭)
三井船舶	[illegible]岡山	協立汽	15,192	ラス	下松	原油	5.6四日市発	(未定)	—	—	(受託)
三井船舶	白根山	東興海	8,373	ララツプ	大阪	鉄鉱石	5.18積地発	(未定)	—	—	(受託)
三井船舶	あやきく	日本海運	4,544	アンガウル	門司	燐鉱石	5.20歸着	(未定)	—	—	(定傭)
三井船舶	朝鳳	中村汽	8,550	キューバ	内地	砂糖	6.1ホノルル着	(未定)	—	—	(定傭)
三井船舶	朝霧山	中村汽	6,375	B.C.	U.S.N.H.	木材	5.30クリスト着	(未定)	—	—	(定傭)
三井船舶	萬世	日下部汽	5,541	高雄	芝浦	粗糖	5.14積地発	(未定)	—	—	(定傭)
三井船舶	有明	馬場汽	9,346	ビクトリア	名古屋	大麦	5.18積地發	中南米定航	—	—	(定傭)
三井船舶	富洋	東洋汽	9,804	盤谷	名古屋	米	4.13歸着	台湾	欧州	砂糖	(定傭)
三井船舶	文洋	東洋汽	5,561	—	—	—	—	(未定)	—	—	(定傭) 入渠中
三井船舶	うめ	杤木汽	9,348	ロングビーチ	伏木	石油コークス	5.14門司発	(未定)	—	—	(定傭)
日本郵船	延暦	郵船	10,794	シスコ	横浜	米	5.18歸着	(未定)	—	—	次航印度方面の予定
日本郵船	永暦	日本汽	10,846	ストツクトン	内地	鉄鉱石	6.14積地着	(未定)	—	—	(定傭)
日本郵船	白洋	林兼海	9,742	北米西岸	内地	鉄鉱石木材	6.10歸着	(未定)	—	—	(定傭)
日本郵船	神祐	岡田商	10,869	オークランド	神戸	米	5.20歸着	(未定)	—	—	(受託)
日本郵船	延文	岡田商船	10,702	ズングン	八幡	鉄鉱石	5.28歸着	(未定)	—	—	(定傭)
日本郵船	永禄	郵船	10,587	カラチ	内地	米	5末歸着	(未定)	—	—	
日本郵船	日勝	郵船	8,492	カルカツタ	釜山	石炭	6.6揚地着	(未定)	—	—	
日本郵船	日向	郵船	8,439	ララツプ	芝浦	鉄鉱石	5.23歸着	(未定)	—	—	
日本郵船	永仁	林兼海	10,339	ズングン	内地	鉄鉱石	6.5歸着	(未定)	—	—	(定傭)
日本郵船	協進	協立汽	9,726	C.リバー	内地	鉄鉱石及木材	5.13歸着	マカテア	内地	燐鉱石	(受託)
日本郵船	瑞雲	岡田商船	15,621	ミリ	川崎	原油	6.5歸着	(未定)	—	—	(受託)
日本郵船	太栄	共栄タンカー	18,508	ラス	下津	原油	6.2積地着	ラス	下津	原油	(受託)
日本郵船	第2滿鐵	新日本海	5,537	比島	内地	ラワン材	5.下積地着	(未定)	—	—	(定傭)
日本郵船	協寳	協立汽	11,064	ララツプ	内地	鉄鉱石	5.下積地着	(未定)	—	—	(定傭)
日本郵船	オーシヤン	八馬汽	9,148	高雄	オークランド	砂糖	5.25積地着	(未定)	—	—	(定傭)
日本郵船	協安	協立汽	10,614	ビルマ	内地	米	6.5歸着	(未定)	—	—	(定傭)
日本郵船	永安	八馬汽	9,796	C.リバー	神戸	小麦	5.18内地発	(未定)	—	—	(定傭)
日本郵船	栄豊	正福汽	10,668	ストツクトン	内地	鉄鉱石	5.10積地着	(未定)	—	—	(定傭)
大阪商船	あめりか	商船	10,757	—	—	—	—	(未定)	—	—	改装入渠中 6.17完工
大阪商船	第1大拓	商船	10,586	コーシチヤン	内地	米	6.2歸着	(未定)	—	—	
大阪商船	大[illegible]	商船	10,511	比島	内地	ラワン材	5.19八幡発	(未定)	—	—	
大阪商船	かなだ	日本海汽	10,350	ゴア	星港	鉄鉱石	6.8揚切	(未定)	—	—	(定傭) 今航後入渠
大阪商船	北海	日本海汽	10,211	ズングン	川崎	鉄鉱石	5.28歸着	(未定)	—	—	(定傭)
大阪商船	龍玉	玉井商	10,824	甲谷陀	芝浦	石炭	5.17揚切	(未定)	—	—	(定傭)
大阪商船	友玉	玉井商	10,649	プーケツト	内地	石炭	5.27歸着	(未定)	—	—	(定傭)
大阪商船	寶洋	太平洋海	9,450	甲谷陀	関[illegible]	石炭	6.10積地発	(未定)	—	—	(定傭)
大阪商船	錦江	大光商	10,579	ズングン	八幡	鉄鉱石	4.30歸着	(未定)	—	—	(定傭)
大阪商船	松[illegible]	松岡汽	8,457	甲谷陀	神戸・釜石	石炭	5.21揚切	(未定)	—	—	(定傭)
大阪商船	陽光	三光汽	7,335	甲谷陀	釜山	石炭	5.25歸着	(未定)	—	—	(定傭)
大阪商船	春[illegible]	加藤船	9,460	コーシチヤン	内地	米	6.21歸着	(未定)	—	—	(定傭)
大阪商船	第7東西	東西汽	10,066	甲谷陀	釜山	石炭	5.31揚切	(未定)	—	—	(定傭)
大阪商船	東海	名村汽	9,778	比島	芝浦・名古屋・大阪	ラワン材	5.19大阪揚切	紐育定航	—	—	(定傭)
大阪商船	第15日の[illegible]	日の丸汽	4,160	コーシチヤン	内地	米	5.23歸着	(未定)	—	—	(定傭)
新日本汽船	辰泰	新日本汽	4,374	比島	東京	ラワン材	5.19東京着	(未定)	—	—	
新日本汽船	那智春	新日本汽	9,800	台湾	U.K.	砂糖	5.23揚地着	キューバ	内地	砂糖	
新日本汽船	摩耶春	新日本汽	8,950	神戸	ヒューストン	鋼材パイプ	5.24揚地着	ニューオリンズ	横浜	大豆	
新日本汽船	辰日	内外汽	10,624	ズングン	室蘭	鉄鉱石	5.15歸着	ズングン	内地	鉄鉱石	(定傭)
新日本汽船	天[illegible]	大阪商船	5,767	比島	[illegible]	ラワン材	5.20歸着	(未定)	—	—	(受託)
新日本汽船	ウエリントン	東和船舶	9,312	—	—	—	—	—	—	—	(定傭) バーラット定傭中
新日本汽船	第1大衛	旭汽	10,440	ビザガパタム	神戸	鉄鉱石スクラツプ	5.末歸着	(未定)	—	—	(定傭)
新日本汽船	雄光	甲南汽	7,600	比島	内地	ラワン材	5.20積地發	(未定)	—	—	(定傭)
新日本汽船	松久	松岡汽	9,000	ビザマドラス	門司・神戸	鉄鉱石マンガン	5.20歸着	(未定)	—	—	(定傭)
新日本汽船	セミラミス	乾水產	8,030	カルカツタ	釜山	鉄鉱石	5.23釜山着	(未定)	—	—	(定傭)
飯野海運	國島	飯野	10,230	コーシチヤン	門司	米	5.21歸着	コーシチヤン	内地	米	
飯野海運	[illegible]昭	飯野	4,241	バンコツク	東京	米	5.18東京発	(未定)	—	—	
飯野海運	[illegible]邦	飯野	28,210	ラス	下松	原油	5.17揚切	(未定)	—	—	
飯野海運	大邦	飯野	15,705	ペルシア灣	高雄	原油	5.22神戸發	ペルシア灣	高雄	原油	今航後新三菱神戸中檢「2週間
飯野海運	勝邦	飯野	15,714	メナアラマデイ	横浜	原油	6.6積地着	メナ	内地	原油	
飯野海運	富士山	飯野	15,851	ラス	松山	原油	6.3積地着	(未定)	—	—	
飯野海運	東亜	飯野	15,329	シスコ	横浜	重油	6.2歸着	(未定)	—	—	
飯野海運	[illegible]邦	飯野	14,716	メナアラマデイ	川崎・横浜	原油	5.31歸着	(未定)	—	—	今航後横浜中檢
飯野海運	[illegible]邦	飯野	18,651	ラス	下津	原油	5.31積地着	ラス	下津	原油	今航後中檢
飯野海運	[illegible]立	飯野	14,777	メナラスデイ	新潟	原油	6.30歸着	メナ	—	—	今航後中檢
飯野海運	[illegible]邦	飯野	20,034	ベルトラクルツ	モンテヴイデオ	原油	5.30歸着	メナ	横浜	原油	
飯野海運	[illegible]南	飯野	7,213	ラズ	長崎	重油	5.16歸着	(未定)	—	—	
飯野海運	照國	照國	18,790	ラス	清水	原油	5.30歸着	ラス	内地	原油	(受託)
飯野海運	[illegible]島	照國	18,776	アルーバ	南米	ディゼル油	5.21積地着	(未定)	—	—	(受託)
飯野海運	[illegible]昭	飯野	4,790	比島	内地	糖蜜	5.17歸着	(未定)	—	—	
東邦海運	栄昌	東邦	10,655	ズングン	内地	鉄鉱石	5.25門司発	(未定)	—	—	
東邦海運	東鳳	東邦	9,379	マカテア	内地	燐鉱石	6.6積地着	(未定)	—	—	
東邦海運	東照	東邦	9,625	ズングン	小倉	鉄鉱石	5.24揚切	(未定)	—	—	
東邦海運	洞南	東邦	4,511	(内航)	—	—	—	(未定)	—	—	
東邦海運	朝光	三光汽	9,202	スラバヤ又はジヤカルタ	廣畑	スクラツプ	6.15揚切	(未定)	—	—	(受託)
東邦海運	栄山	日の丸汽	9,800	コーシチヤン	内地	米	5.26積地着	(未定)	—	—	(受託)
三菱海運	ころんびあ	三菱	10,152	シヤトル	神戸	小麦	5.31歸着	印パ定航	—	—	
三菱海運	さんるいす	三菱	18,485	ラス	岩國	原油	6.26歸着	ラス	内地	原油	
三菱海運	さんぢあご	三菱	11,412	ミリ	横浜	原油	6.3揚切	(未定)	—	—	
三菱海運	さんぺどろ	三菱	18,001	ラス	下津	原油	5.22揚切	(未定)	—	—	今航後入渠
三菱海運	光島	三菱	16,069	クエイト	横浜	原油	6.12歸着	(未定)	—	—	
三菱海運	安藝[illegible]	三菱	5,280	比島	大阪	ラワン材	5.19歸着	比島	内地	ラワン材	
日産汽船	日安	日産	8,451	ララツプ	廣畑	鉄鉱石	5.14歸着	(未定)	—	—	揚切後因島中檢28日出渠
日産汽船	日進	日産	4,395	サマール	—	—	—	(未定)	—	—	
日産汽船	日栄	日産	8,032	サマール	八幡	鉄鉱石	5.24室蘭発	(未定)	—	—	
日産汽船	日[illegible]	日産	10,814	ララツプ	川崎	鉄鉱石	5.30積地着	(未定)	—	—	今航後鶴見中檢
日産汽船	日啓	日産	10,050	ストツクトン	川崎	鉄鉱石	6.5積地着	紐育定航	—	—	
日産汽船	第4日立	名古屋汽	4,407	(内航)	—	—	6.5地積着	(未定)	—	—	(定傭)
川崎汽船	友川	川崎	4,352	(内航)	—	—	—	(未定)	—	—	
川崎汽船	藤川	川崎	8,107	カルカツタ	釜山	石炭	5.17釜山着	(未定)	—	—	
川崎汽船	[illegible]川	川崎	8,480	ビザ	室蘭	鉄鉱石	5.15積地着	ビザ	室蘭	鉄鉱石	
川崎汽船	大久	太洋	10,540	北米西岸	内地	小麦	5.30積地着	北米西岸	内地	小麦	(受託)
川崎汽船	大文	太洋海	5,799	アナカン ナシピツト	名古屋	ラワン材	5.16名古屋発	ナシピツト	内地	ラワン材	(受託)「チヤーター中
川崎汽船	大岡山	宮地汽	10,650	—	—	—	—	—	—	—	(受託) 外國船主にタイム
川崎汽船	喜山	宮地汽	12,336	—	—	—	—	—	—	—	(受託) 外國船主にタイム
川崎汽船	傳山	宮地汽	9,800	秦皇島	廣畑	石炭・スクラツプ	5.23歸着	秦皇島	広畑	石炭	(定傭)「チヤーター中
川崎汽船	第1寶盛	原商船	4,852	サンタマリア	大阪	ラワン材	5.17積地着	(未定)	—	—	(定傭)
川崎汽船	[illegible]潮	旭汽	9,240	バンクーバー	内地	木材	5.22積地発	(未定)	—	—	(定傭)
川崎汽船	富士	日本油槽船	5,522	ダバオ	清水	ラワン材	5.25歸着	(未定)	—	—	(受託)
川崎汽船	龍神	橋本汽	8,750	コーシチヤン	廣島	米	5.27積地着	ララツプ	内地	鉄鉱石	(受託)
山下汽船	山[illegible]	山下	10,939	ララツプ	八幡	鉄鉱石	5.22積地発	(未定)	—	—	
山下汽船	山村	山下	10,458	カルカツタ	釜山	石炭	6.初揚地着	(未定)	—	—	
山下汽船	山[illegible]	山下	10,420	秦皇島	川崎	石炭	5.26歸着	秦皇島	内地	石炭	
山下汽船	山萩	山下	5,245	比島	清水・東京	ラワン材	5.26積地発	(未定)	—	—	
山下汽船	[illegible]東	旭汽	8,000	パダン スラバヤ	大阪	スクラツプ	5.18パダン着	(未定)	—	—	(定傭)
山下汽船	第16多聞	八馬汽	10,832	バリツクパダン	八幡	スクラツプ	5.27積地着	(未定)	—	—	(定傭)
山下汽船	太平	太平汽	7,960	ニューカレドニア	神戸	ニツケル鉱	6.6歸着	(未定)	—	—	(定傭)
山下汽船	照玉	玉井商	8,770	テキサダ	八幡	鉄鉱石	5.29歸着	(未定)	—	—	(定傭)
山下汽船	信洋	東洋汽	10,800	アキャブ モールメン	大阪	米	5.24歸着	(未定)	—	—	(定傭)
山下汽船	旭光	三光汽	10,322	テキサダ	八幡	鉄鉱石	5.28歸着	(未定)	—	—	(定傭)
大同海運	向日	大同	11,116	ロングビーチ	川崎	コークス	6.4歸着	(未定)	—	—	
大同海運	高栄	大同	10,101	バンクーバー	内地	鉄鉱石	6.1歸着	(未定)	—	—	
大同海運	高明	大同	7,967	比島	芝浦	ラワン材	5.20歸着	サイゴン	内地	米	
大同海運	高和	大同	7,136	ヌメア	宮津	ニツケル鉱	5.24歸着	(未定)	—	—	
大同海運	高昌	大同	7,227	ヌメア	宮津	ニツケル鉱	6.1歸着	(未定)	—	—	
大同海運	高長	大同	10,141	バンクーバー	内地	麦	5.18積地着	(未定)	—	—	
大同海運	高東	大同	10,419	ポートランド	内地	小麦	5.18内地発	(未定)	—	—	
大同海運	廣長	廣海汽	10,690	ポートランド	神戸	小麦	5.19歸着	(未定)	—	—	(受託) 今航後中檢予定
大同海運	日洲	日豊海	9,419	ズングン	内地	鉄鉱石	5.28歸着	(未定)	—	—	(定傭)
大同海運	日豊	日豊海	9,300	(未定)	—	—	—	(未定)	—	—	(受託)
日鉄汽船	八幡	日鐵	9,936	キャンベルリバー	内地	鉄鉱石	5.21積地発	(未定)	—	—	
日鉄汽船	富士	日鐵	9,449	バンクーバー	内地	小麦	5.17積地着	(未定)	—	—	
日鉄汽船	豊永	日鐵	10,376	テキサダ	内地	鉄鉱石	5.20積地着	(未定)	—	—	
日鉄汽船	三永	日鐵	5,377	—	—	—	—	(未定)	—	—	長崎修理中5.下完工
日鉄汽船	宗像	日鐵	4,809	秦皇島又は天津	八幡	石炭	5.21積地着	(未定)	—	—	
日鉄汽船	香椎	日鐵	10,412	北米西岸	内地	小麦	6.上歸着	(未定)	—	—	
日鉄汽船	宇佐	日鐵	9,443	比島	内地	鉄鉱石	5.20揚切	(未定)	—	—	
第一汽船	会瀬	第一汽	3,863	(内航)	—	—	—	(未定)	—	—	
第一汽船	のるうえい	第一汽	7,705	キューバ	内地	砂糖	6.末歸着	(未定)	—	—	
第一汽船	みずりい	第一汽	7,718	ジヤカルタ	廣畑	スクラツプ	5.25積地發	(未定)	—	—	
第一汽船	りばぷうる	第一汽	9,200	ゴア	内地	鉄鉱石	5.4積地発	(未定)	—	—	
第一汽船	おりえんと	第一汽	9,390	門司	ニューカレドニア	セメント	6.末歸着	(未定)	—	—	(定傭)
第一汽船	恵須取	小笠汽	5,143	パレンバン	内地	スクラツプ	5.25歸着	(未定)	—	—	
第一汽船	瑞光	三光汽	9,150	—	—	—	—	(未定)	—	—	(定傭)瀬戸内中檢中
日本海汽船	神戸	日本海汽	8,561	ポートランド	内地	小麦	6.中歸着	バンクーバー	東京	小麦・木材	
日本海汽船	北鮮	日本海汽	3,361	(内航)	—	—	—	(未定)	—	—	
日本海汽船	大烈	日本海汽	10,706	バンクーバー	東京	木材・小麦	6.中積地着	三菱下関中檢	5/26出渠後バンクーバー		
日東商船	楓栄	日東	4,253	—	—	—	—	(未定)	—	—	因島油槽改裝中6.4完工
日東商船	長和	日東	5,336	新西蘭	内地	雑貨	6.26歸着	(未定)	—	—	
日東商船	明和	日東	7,300	新西蘭	内地	雑貨	5.25積地着	(未定)	—	—	
日東商船	雄峯	大和汽	8,560	佛印	伏木	石炭	5.28歸着	(未定)	—	—	(定傭)
日東商船	[illegible]山	大和汽	2,991	(内航)	—	—	—	(未定)	—	—	(定傭)
日東商船	東栄	日東	18,844	ラス	内地	原油	6.20歸着	(未定)	—	—	
日東商船	日栄	日東	18,755	ラス	下松	原油	5.26歸着	ラス	内地	原油	
日東商船	[illegible]栄	日東	15,715	ラス	内地	原油	6.18歸着	ラス	内地	原油	
日東商船	栗栄	日東	4,592	イロイロ ブルバンダン	三田尻	糖蜜	6.5揚切	(未定)	—	—	
日東商船	楠栄	日東	4,655	イロイロ ブルバンダン	釜山	糖蜜	6.1揚切	(未定)	—	—	
中央汽船	金津	中央汽	4,310	比島	名古屋	ラワン材	5.22歸着	(未定)	—	—	
中央汽船	中央	中央汽	6,458	ニューカレドニア	内地	ニツケル鉱	5.末歸着	(未定)	—	—	
中央汽船	中栄	中央汽	7,223	ネシア	内地	スクラツプ	5.25積地着	(未定)	—	—	
中央汽船	中光	中央汽	8,771	—	—	—	5.13揚切	(未定)	—	—	大阪中檢[illegible]
日之出汽船	日枝	日之出	5,207	比島	清水	ラワン材	5.18積地着	(未定)	—	—	
日之出汽船	愛宕	日之出	11,220	比島	コロンビア ヴエネズエラ	コプラ	6.8コロンビア着	ノーフオーク	内地	石炭	今航フリー6月末予定
日之出汽船	五十鈴	日之出	7,311	ニカラガ	神戸	鋼シート	7.上歸着	(未定)	—	—	
日之出汽船	住吉	日之出	3,885	ミサミス	名古屋・東京	ラワン材	5.21揚切	(未定)	—	—	
日之出汽船	英峯	南海	8,100	ホンゲイ	内地	石炭	5.下歸着	(未定)	—	—	(受託)
関西汽船	ひまらや	関西汽	7,012	比島	名古屋	ラワン材	5.28歸着	バンコツク	内地	米	
日本油槽船	**せりあ**	日本油槽船	15,563	ラス	下津	原油	5.19歸着	ラス	カラチ	原油	7/2ラス28歸着
日本油槽船	**あらびあ**	日本油槽船	18,130	ラス	岩國	原油	5.18岩國発	ラス	内地	原油	
日本油槽船	**かりほるにあ**	日本油槽船	14,349	U.S.ガルフ	横浜	ガソリン油	5.31歸着	(未定)	—	—	
日本油槽船	**日精**	東京タンカー	16,408	ラス	下松	原油	5.17歸着	ラス	内地	原油	(受託) 揚切後大阪中檢「2週間
太平洋海運	**第5山水**	太平洋海	15,254	ラス	清水	原油	5.24積地着	ラス	内地	原油	
太平洋海運	**大雅**	太平洋海	15,270	シスコ	内地	重油	6.6歸着	(未定)	—	—	
太平洋海運	開洋	太平洋海	8,780	ズングン	東京	鉄鉱石	5.27積地着	ズングン	内地	鉄鉱石	
森田汽船	**雄洋**	森田汽	15,783	ラス	岩國	原油	6.12歸着	ラス	内地	原油	
森田汽船	**第2雄洋**	森田汽	18,060	ラス	下松	原油	5.24積地着	ラス	内地	原油	
乾汽船	**さばん**	乾汽船	15,156	ラス	若山	原油	5.26積地着	(未定)	—	—	6.18歸着
出光興産	**日章**	出光興産	10,322	アバダン	内地	ガソリン	5.14川崎発	(未定)	—	—	
大洋漁業	**千種**	大洋漁業	15,634	バーレン	横浜	原油	5.6横浜発	バーレン	内地	原油	
大洋漁業	日新	大洋漁業	22,993	長崎	欧州	鯨油	6.10揚地着	(未定)	—	—	
大洋漁業	錦城	大洋漁業	15,555	—	—	—	—	(未定)	—	—	川重中檢入渠中
大洋漁業	**第2天洋**	大洋漁業	14,037	ラス	横浜	原油	6.2歸着	(未定)	—	—	
日本水産	**松島**	日本水産	18,225	ラス	内地	原油	5.13横浜発	(未定)	—	—	
日本水産	**玉栄**	日本水産	15,723	ラス	内地	原油	5.12ラブーケ發	ラス	内地	原油	
日本水産	**多度津**	日本水産	14,893	ラス	下松	原油	5.16名古屋発	(未定)	—	—	
日本水産	**圓南**	日本水産	22,921	ラス	下津	原油	5.21積地着	ラス	内地	原油	